

Folding bicycle

Patent number: EP0965517
Publication date: 1999-12-22
Inventor: WAGNER BERNARD (DE)
Applicant: BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG (DE)
Classification:
- **international:** B62K15/00
- **european:** B62K15/00F, B62K25/30
Application number: EP19990108751 19990503
Priority number(s): DE19981026538 19980615

Also published as:

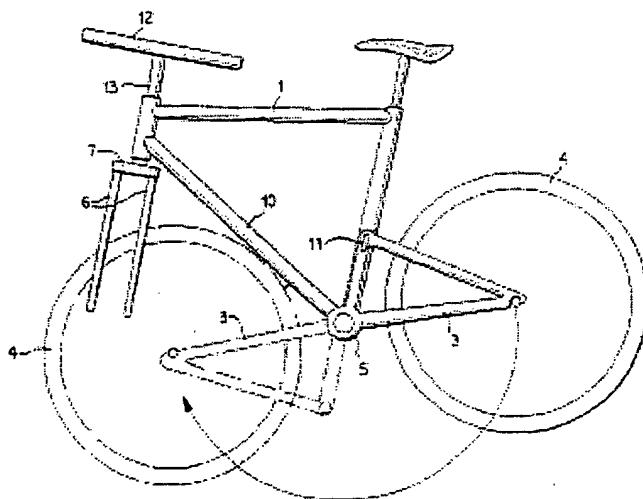
US6279935 (B1)
 EP0965517 (A3)
 DE19826538 (A1)

Cited documents:

DE9309353U
 DE3701803
 GB2296224

Abstract of EP0965517

The bicycle steering system consists of front fork (6,7), handlebar (12) and steering tube (13). When the system is turned through 90 degrees, there is a distance between fork tubes and central bicycle plane. When the rear frame section (3) is pivoted about a transverse axis, the rear wheel (4) can also be pivoted without touching the fork tubes. When the steering system is in straight-ahead position, there is an offset in longitudinal direction of the bicycle between the longitudinal axis of the fork tubes and the steering tube. Steering tube and/or fork top (7) are supported on the frame via a spring and/or damper device.



THIS PAGE BLANK (USPTO)



(19) Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11) EP 0 965 517 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
22.12.1999 Patentblatt 1999/51

(51) Int. Cl.⁶: B62K 15/00

(21) Anmeldenummer: 99108751.1

(22) Anmelddatum: 03.05.1999

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

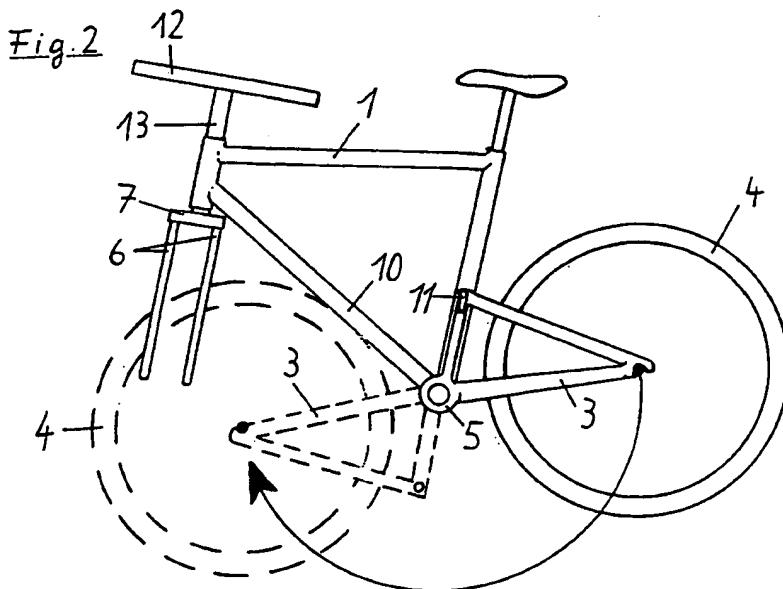
(30) Priorität: 15.06.1998 DE 19826538

(71) Anmelder:
Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft
80788 München (DE)
(72) Erfinder: Wagner, Bernard
80637 München (DE)

(54) Klappbares Fahrrad

(57) Es wird ein Fahrrad beschrieben, mit einem Rahmen, mindestens bestehend aus einem vorderen Rahmenteil (1) mit einer Lenkeinrichtung für ein Vorderrad (2) und einem hinteren Rahmenteil (3) mit einem Hinterrad (4), wobei die Verbindung zwischen vorderem und hinterem Rahmenteil (1,3) mindestens aus einem um eine Querachse des Fahrrads schwenkbaren Drehgelenk (5) besteht. Die Querachse ist deckungsgleich mit einer Tretlagerachse. Die Lenkeinrichtung besteht mindestens aus einer das Vorderrad (2) tragenden Gabel aus zwei Gabelrohren (6) und einer Gabelbrücke (7), aus einer Lenkstange (12) und aus einem die Lenkstange (12) und die Gabelbrücke verbindenden Lenker-

rohr (13). Die Gabelbrücke (7) ist so gestaltet, daß in Längsrichtung des Fahrrads, in einer Stellung der Lenkeinrichtung für Geradeausfahrt, ein Versatz vorhanden ist zwischen den Längsachsen der Gabelrohre (6) und der Längsachse des Lenkerrohres. Das bewirkt, daß bei einem Einschlagwinkel der Lenkeinrichtung von neunzig Grad zwischen den Gabelrohren (6) und einer Fahrradmittenebene ein Abstand vorhanden ist, der es erlaubt, daß das Hinterrad (4) beim Schwenken des hinteren Rahmenteils (3) um die Querachse mitgeschwenkt werden kann, ohne die Gabelrohre (6) zu berühren.



EP 0 965 517 A2

BEST AVAILABLE COPY

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein klappbares Fahrrad nach dem Oberbegriff des Hauptanspruchs.

[0002] Die DE 37 01 803 A 1 beschreibt ein solches Fahrrad, bei dem der Rahmen aus einem vorderen Rahmenteil mit einer Lenkeinrichtung für ein Vorderrad und aus einem hinteren Rahmenteil mit einem Hinterrad besteht, wobei eine Verbindung zwischen vorderem und hinterem Rahmenteil mindestens aus einem um eine Querachse des Fahrrads schwenkbaren Drehgelenk gebildet ist. Die Querachse ist dekkungsgleich mit der Tretlagerachse. Die Lenkeinrichtung besteht aus einer das Vorderrad tragenden Gabel aus zwei Gabelrohren und einer Gabelbrücke, aus einer Lenkstange und aus einem die Lenkstange und die Gabel verbindenden Lenkerrohr.

[0003] Zum Zusammenklappen des Fahrrads wird sowohl das Vorderrad, als auch das Hinterrad ausgebaut. Dann ist es möglich, den hinteren Rahmenteil mit der Hinterradschwinge um die Drehachse, die mit der Tretlagerachse zusammenfällt, nach vorne zu schwenken. Zusätzlich kann zur Verkleinerung des Packmaßes noch die Lenkstange um 90° verdreht werden, wobei die Vorderradgabel ihre Lage beibehält. Dazu muß die starre Verbindung von Lenkstange und Vorderradgabel gelöst werden, was zur Folge hat, daß beim Aufbau des Fahrrads Vorderrad und Lenkstange jedesmal zueinander justiert werden müssen. Außerdem ist der Aufwand zum Zusammenklappen des Fahrrads dadurch sehr groß, weil beide Räder ausgebaut werden müssen, was sich auf wiederum negativ auf das Packmaß des zusammengeklappten Fahrrads auswirkt.

[0004] Aufgabe der Erfindung ist es, ein klappbares Fahrrad so zu gestalten, daß das Hinterrad beim Zusammenklappen und im zusammengeklappten Zustand des Fahrrads in der Hinterradgabel montiert verbleiben kann, daß ein möglichst kleines Packmaß erreicht wird und daß möglichst wenig Arbeitsaufwand entsteht, wenn aus dem zusammengeklappten ein fahrbereites Fahrrad hergestellt werden soll.

[0005] Die Aufgabe wird erfindungsgemäß mit den kennzeichnenden Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst. Weitere Ausgestaltungen der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen.

[0006] Nach der Erfindung ist das Fahrrad so gestaltet, daß, bei einem Einschlagwinkel der Lenkeinrichtung von neunzig Grad, zwischen den Gabelrohren und einer Fahrradmittenebene ein Abstand vorhanden ist, der es erlaubt, daß das Hinterrad, beim Schwenken des hinteren Rahmenteils um die Querachse, mitgeschwenkt werden kann, ohne daß es die Gabelrohre berührt.

[0007] So kann vorteilhafterweise beim Verschwenken des hinteren Rahmenteils das Hinterrad in der Hinterradgabel montiert verbleiben, wobei es beim Zusammenklappen des Fahrrads um die Querachse des Tretlagers herum geschwenkt wird, zum Beispiel bis zu seiner Anlage an einem unteren Rahmenrohr des

Fahrradrahmens. Dazu ist es notwendig, daß die Lenkeinrichtung mit einem Einschlagwinkel von etwa 90° eingeschlagen ist. Dies verringert vorteilhafterweise das Packmaß, da die Lenkstange in Längsrichtung des Fahrrads verläuft und somit in Querrichtung des Fahrrads ein sehr kleines Packmaß entsteht.

[0008] Bei einer bevorzugten Ausführung der Erfindung wird der Abstand zwischen den Gabelrohren und der Fahrradmittenebene bei einem Einschlagwinkel der Lenkeinrichtung von 90° durch die Gestaltung der Gabelbrücke erreicht. Diese bildet eine Verbindung zwischen den Gabelrohren und dem Lenkerrohr mit einem Versatz zwischen deren Längsachsen. Dieser Versatz ist vorzugsweise, in einer Stellung der Lenkeinrichtung für Geradeausfahrt, in Längsrichtung des Fahrrads gerichtet. Dadurch entsteht der Abstand, der zum Einschwenken des Hinterrads bis zu seiner Anlage am unteren Rahmenrohr notwendig ist, vorteilhafterweise von selbst beim Einschlagen der Lenkeinrichtung mit einem Einschlagwinkel von 90°.

[0009] Bei einer weiteren bevorzugten Ausführungsform der Erfindung ist das Lenkerrohr und /oder die Gabelbrücke durch eine Feder - und/oder eine Dämpfereinrichtung am Rahmen abgestützt.

[0010] Dadurch entsteht vorteilhafterweise eine gefederte Vorderradführung für ein klappbares Zweirad, wobei diese sehr stabil ausgeführt ist, wenn der Rahmen und die Lenkeinrichtung miteinander durch einen Längslenker verbunden sind.

[0011] Zwei bevorzugte Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in der nachfolgenden Beschreibung mit der zugehörigen Zeichnung dargestellt. Es zeigen:

Figur 1

ein Fahrrad entsprechend der Erfindung, ohne Tret- und Kraftübertragungseinrichtung, im fahrbereiten, aufgebauten Zustand.

Figur 2

das Fahrrad aus Figur 1 im aufgebauten Zustand ohne Vorderrad und - gestrichelt gezeichnet - im zusammengeklappten Zustand, mit eingeschwenktem hinteren Rahmenteil mit Hinterrad,

Figur 3 und Figur 4

Darstellungen einer anderen Ausführungsform eines Fahrrads entsprechend Figur 1 und Figur 2, mit Hinterrad- und Vorderradfederung

Figur 5

das Tretlagergehäuse mit Drehgelenk zur Verbindung des vorderen Rahmenteils mit dem hinteren Rahmenteil.

[0012] Nach Figur 1 besteht ein auf geringen Stauraum zusammenklappbares Fahrrad im wesentlichen aus einem vorderen Rahmenteil 1 mit einer Lenkeinrichtung für ein Vorderrad 2 und aus einem hinteren Rahmenteil 3 mit einem Hinterrad 4. Das vordere Rahmenteil 1 ist über ein Drehgelenk 5 mit dem hinteren Rahmenteil 3 verbunden, so daß beide Rahmenteile 1, 3 um die Achse des Drehgelenks 5, eine Querachse des Zweirads, kongruent zu einer nicht gezeichneten Tretlagerachse, gegeneinander verschwenkt werden können.

[0013] Im Fahrbetrieb wird das Zusammenklappen der beiden Rahmenteile 1, 3 dadurch verhindert, daß diese durch eine Abstützeinrichtung 11 miteinander verbunden sind. Diese Abstützeinrichtung 11 kann ein Feder- und/oder Dämpferelement 8 sein, das die beiden Rahmenteile 1, 3 gegeneinander abstützt (Figur 3 und Figur 4).

[0014] Ebenfalls kann eine Aufhängung des Vorderrades 2 federnd und/oder dämpfend ausgebildet sein, zum Beispiel, indem das Vorderrad 2 in einer dieses tragenden Gabel aus zwei Gabelrohren 6 und einer Gabelbrücke 7 aufgenommen ist, die durch einen nicht gezeichneten Längslenker mit dem vorderen Rahmenteil 1 verbunden ist. Bei dieser an sich bekannten Vorderradführung ist der Längslenker um eine weitere Querachse des Zweirades schwenkbar am vorderen Rahmenteil 1 angebracht und stützt sich durch ein nicht gezeichnetes weiteres Feder- und/oder Dämpferelement am vorderen Rahmenteil 1 ab. Mit der Gabelbrücke 7 ist er über ein nicht gezeichnetes Kugelgelenk verbunden.

[0015] In der Ausführungsform der Ausführungsbeispiele entsprechend den Figuren 1 und 2 bzw. 3 und 4 ist allerdings die Lenkeinrichtung nicht federnd nachgiebig mit dem Rahmen verbunden, sondern im zweiten Fall sind die Gabelrohre 6 sind als Teleskopfederbeine 20 zur Federung und Dämpfung des Vorderrades 2 ausgebildet. Während beim Ausführungsbeispiel entsprechend den Figuren 1 und 2 kein Feder- und/oder Dämpferelement bei der Aufhängung des Vorderrads 2 verwendet wird.

[0016] Für eine Zusammenklappbarkeit des Zweirads auf möglichst geringen Stauraum ist das Feder- und/oder Dämpferelement 8 an seinem einen Ende durch einen angedeutet gezeichneten Schnellspannverschluß 9 mit dem hinteren Rahmenteil 3 verbunden. Wird dieser Schnellspannverschluß 9 von Hand gelöst, ist es möglich, die beiden Rahmenteile 1, 3 um das Drehgelenk 5 ohne Wegbegrenzung gegeneinander zu verschwenken, bis das Hinterrad 4 an das Vorderrad 2 anstößt. Wird, wie in Figur 2 oder Figur 4, das Vorderrad 2 ausgebaut und die Lenkeinrichtung von einer Stellung in Geradeausfahrt (Figur 1 und Figur 3) um 90° eingeschlagen (Figur 2 und Figur 4), so ist es möglich, das Hinterrad 4 mit dem hinteren Rahmenteil 3 noch weiter zu verschwenken, bis zur Anlage des Hinterrades 4 an einem unteren Rahmenrohr 10. Das Hinterrad 4 läßt

sich deshalb so weit um das Drehgelenk 5 herum verschwenken, weil die Gabelrohre 6 zum Lenkerrohr 13 versetzt sind. Dieser Versatz zwischen den Längsachsen der Gabelrohre 6 und der Längsachse des Lenkerrohrs 13 wird durch die Gabelbrücke 7 gebildet und bewirkt, daß beim Einschlagen einer Lenkstange 12 und somit der Lenkeinrichtung um einen Einschlagwinkel von 90°, zwischen den Gabelrohren 6 und einer Fahrradmittenebene (die hier der Zeichenebene entspricht) ein Abstand vorhanden ist, der es erlaubt, daß das Hinterrad 4 beim Schwenken des hinteren Rahmenteils 3 mitgeschwenkt werden kann, ohne die Gabelrohre 6 zu berühren.

[0017] Figur 5 zeigt das Tretlagergehäuse mit dem Drehgelenk 5 zur Verbindung des vorderen Rahmenteils 1 mit dem hinteren Rahmenteil 3. Das vordere Rahmenteil 1 ist zur Bildung des Drehgelenks 5 als Hülse 14 gestaltet, in die auf beiden Seiten jeweils eine Tretlagerhülse 15 zur Aufnahme des nicht gezeichneten Tretlagers eingeschraubt ist. Am Außenumfang jeder Tretlagerhülse 15 sitzt, fixiert über je einen Seegering 16 und je einen Lagerdeckel 17, je ein Lager 19 zur drehbaren Lagerung des hinteren Rahmenteils 3 auf der jeweiligen Tretlagerhülse 15. Der hintere Rahmenteil 3 umgreift dazu mit je einem an ihm ausgebildeten Auge den jeweiligen Lagerdeckel 17 an dessen Außenumfang und ist dort durch eine Nutmutter 18 festgelegt.

Patentansprüche

1. Fahrrad mit einem Rahmen, mindestens bestehend aus einem vorderen Rahmenteil (1) mit einer Lenkeinrichtung für ein Vorderrad (2) und einem hinteren Rahmenteil (3) mit einem Hinterrad (4), wobei eine Verbindung zwischen vorderem und hinterem Rahmenteil (1 und 3) mindestens aus einem um eine Querachse des Fahrrads schwenkbaren Drehgelenk (5) besteht und die Querachse deckungsgleich mit einer Tretlagerachse ist und wobei die Lenkeinrichtung mindestens aus einer das Vorderrad (2) tragenden Gabel aus zwei Gabelrohren (6) und einer Gabelbrücke (7), aus einer Lenkstange (12) und aus einem die Lenkstange (12) und die Gabel verbindenden Lenkerrohr (13) besteht, dadurch gekennzeichnet, daß bei einem Einschlagwinkel der Lenkeinrichtung von neunzig Grad, zwischen den Gabelrohren (6) und einer Fahrradmittenebene ein Abstand vorhanden ist, der es erlaubt, daß das Hinterrad (4), beim Schwenken des hinteren Rahmenteils (3) um die Querachse, mitgeschwenkt werden kann, ohne die Gabelrohre (6) zu berühren.
2. Fahrrad nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß in einer Stellung der Lenkeinrichtung für Geradeausfahrt, zwischen den Längsachsen der Gabelrohre (6) und der Längsachse des Lenkerrohrs (13) ein Versatz in Längsrichtung des

Fahrrads vorhanden ist.

3. Fahrrad nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Lenkerrohr (13) und/oder die Gabelbrücke (7) durch eine Feder- und/oder Dämpfereinrichtung am Rahmen abgestützt ist.
4. Fahrrad nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Rahmen und die Lenkeinrichtung miteinander durch einen Längslenker verbunden sind.

15

20

25

30

35

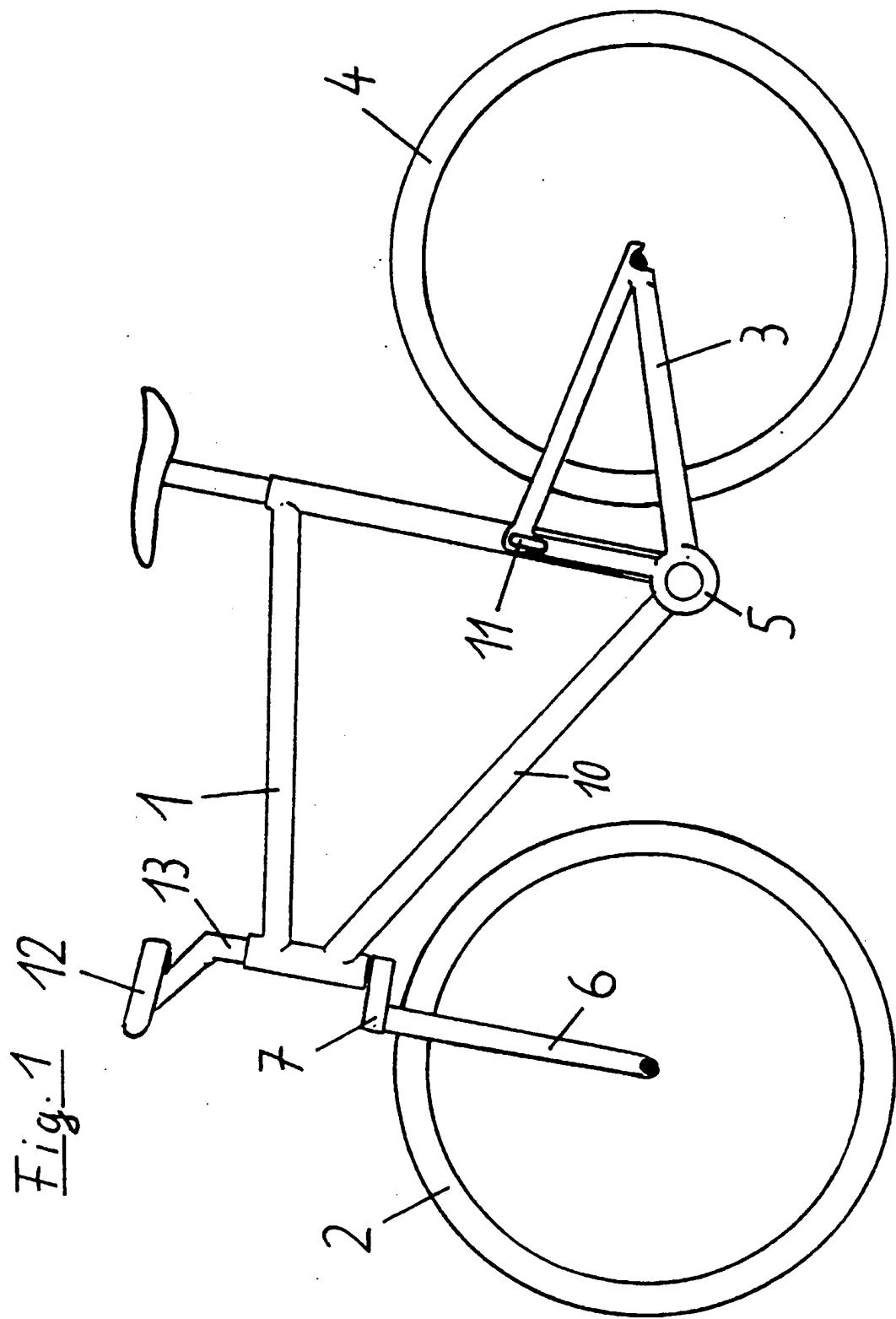
40

45

50

55

BEST AVAILABLE COPY



BEST AVAILABLE COPY

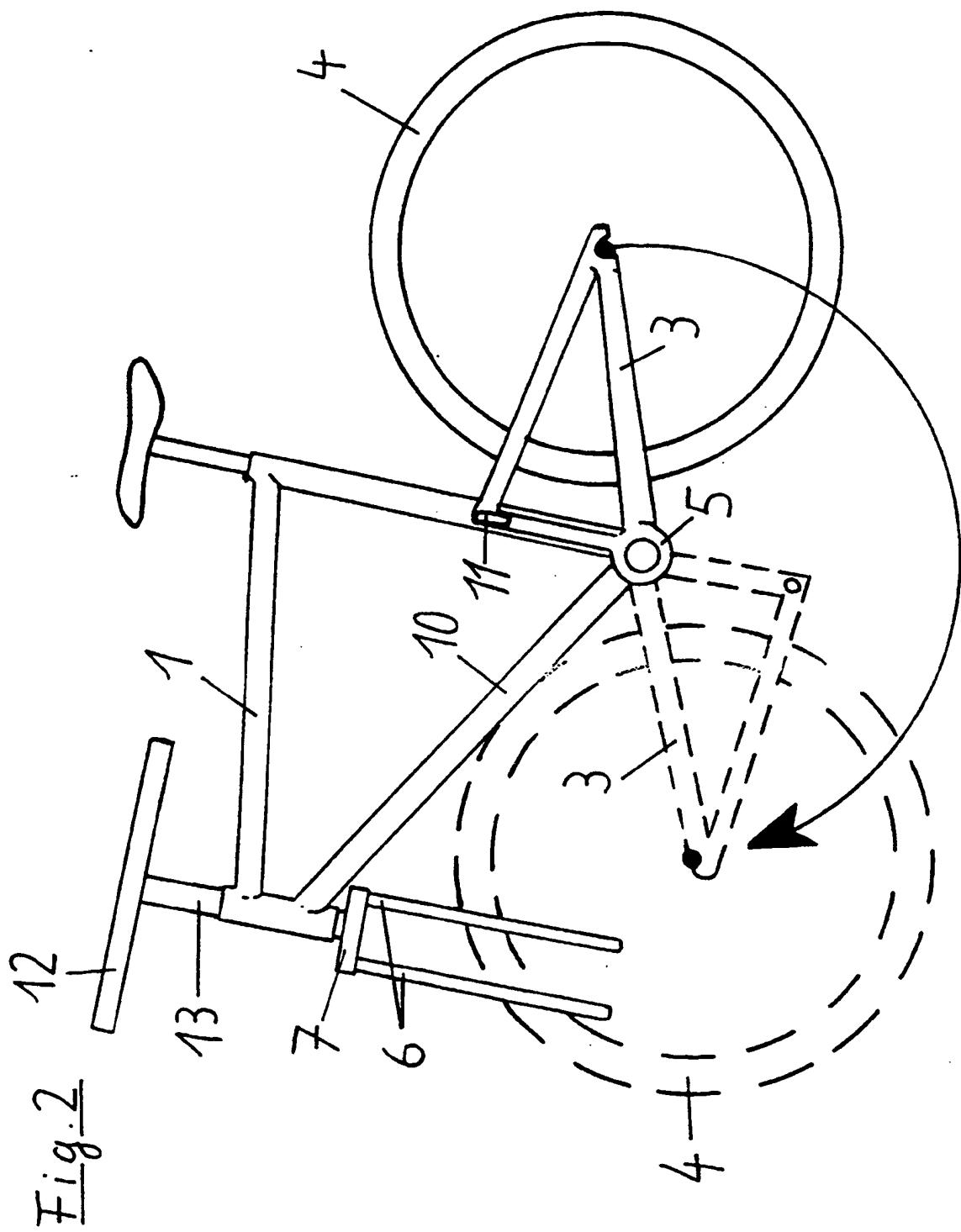


Fig. 2

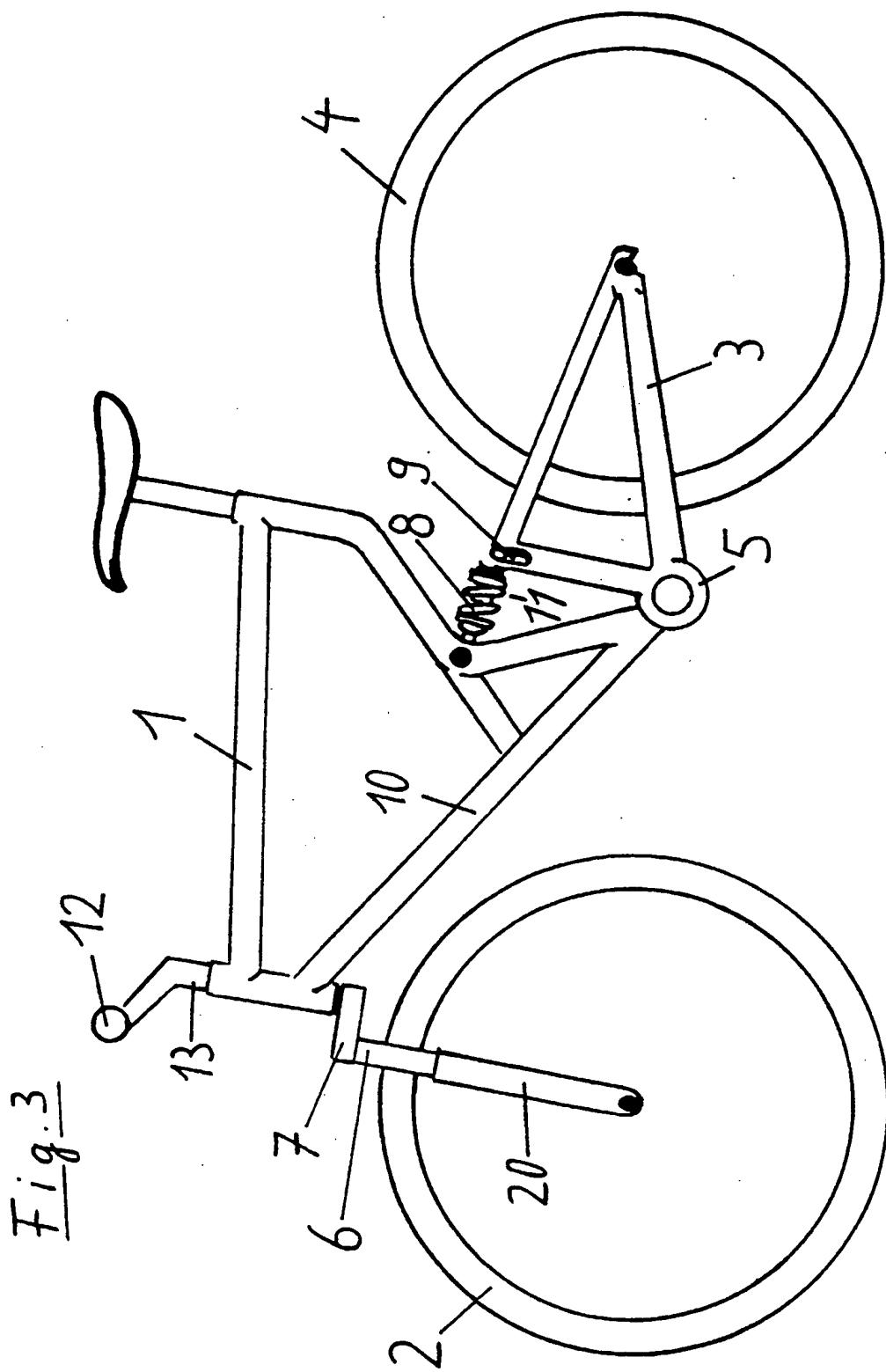
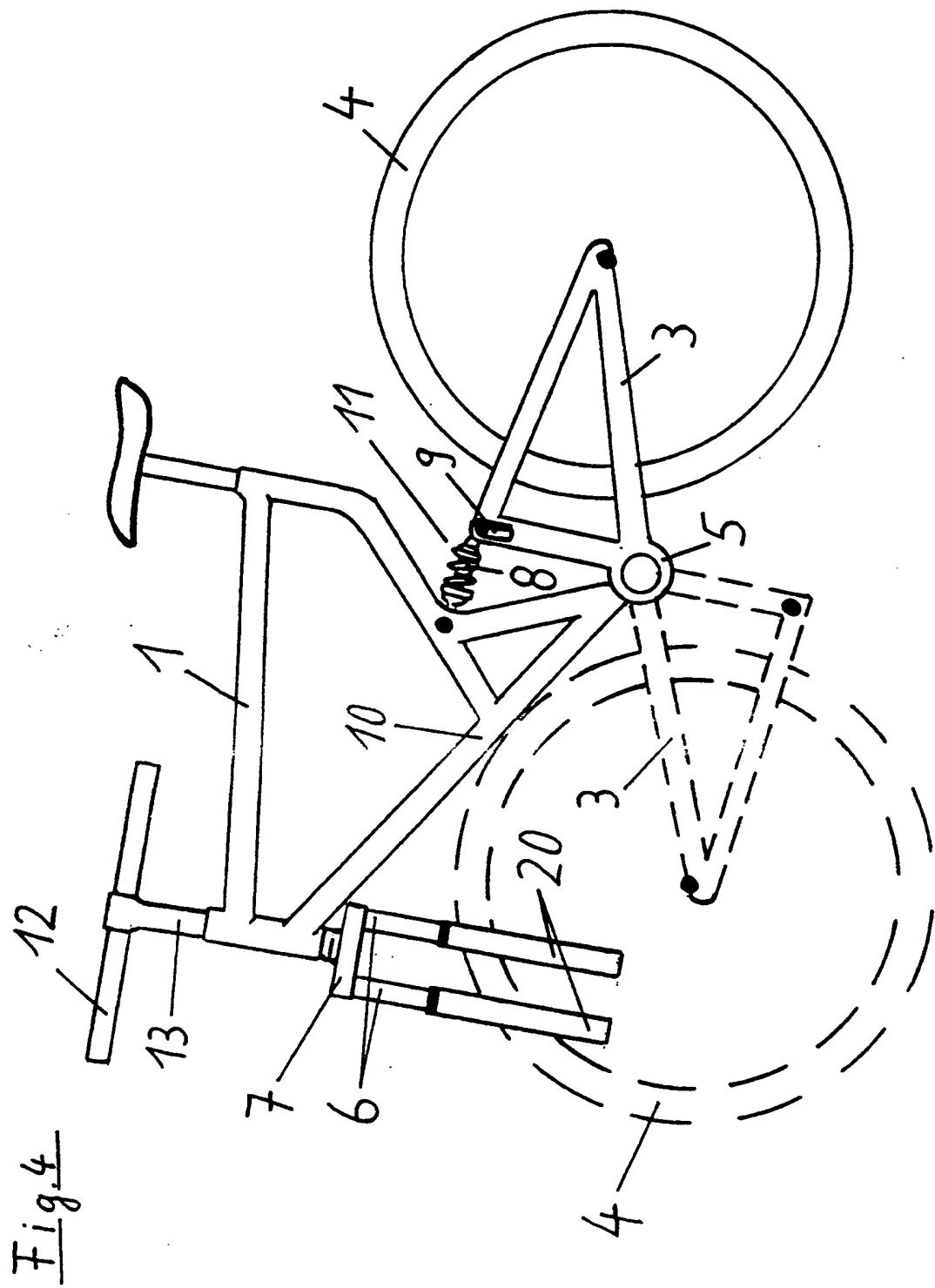


Fig. 3

BEST AVAILABLE COPY



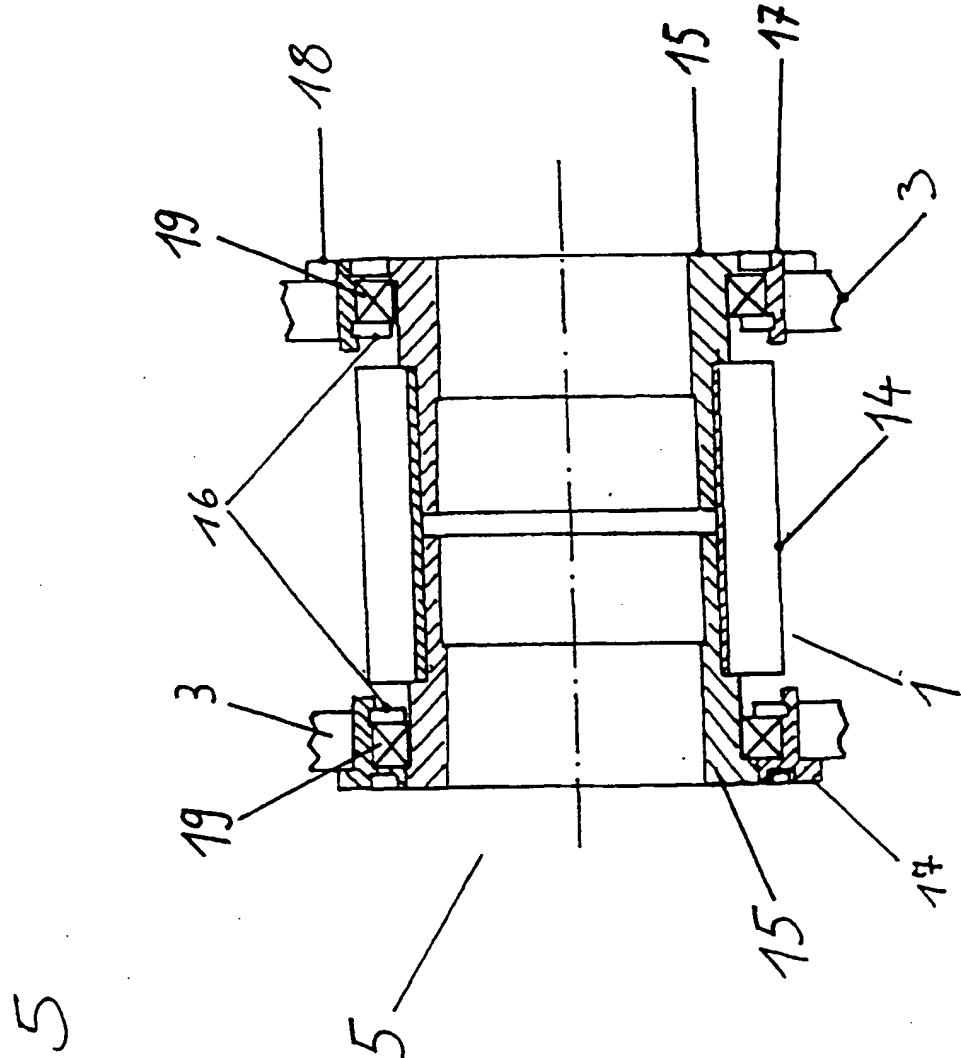


Fig. 5

BEST AVAILABLE COPY

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 965 517 A3

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:
04.10.2000 Patentblatt 2000/40

(51) Int. Cl.⁷: B62K 15/00

(43) Veröffentlichungstag A2:
22.12.1999 Patentblatt 1999/51

(21) Anmeldenummer: 99108751.1

(22) Anmelddatum: 03.05.1999

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE

Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 15.06.1998 DE 19826538

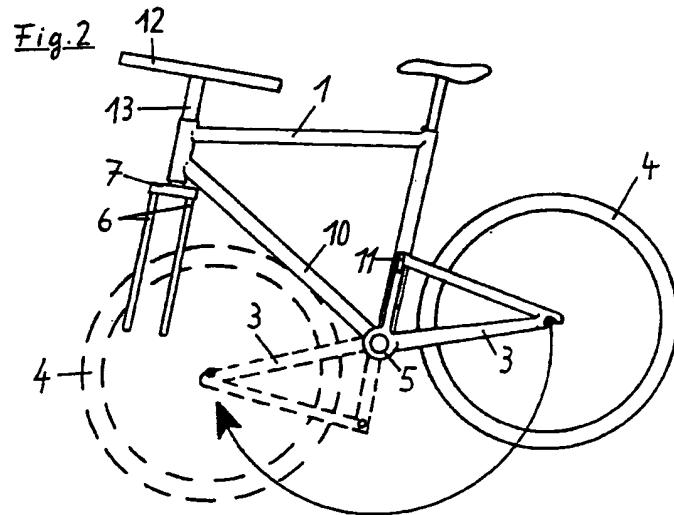
(71) Anmelder:
Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft
80788 München (DE)

(72) Erfinder: Wagner, Bernard
80637 München (DE)

(54) Klappbares Fahrrad

(57) Es wird ein Fahrrad beschrieben, mit einem Rahmen, mindestens bestehend aus einem vorderen Rahmenteil (1) mit einer Lenkeinrichtung für ein Vorderrad (2) und einem hinteren Rahementeil (3) mit einem Hinterrad (4), wobei die Verbindung zwischen vorderem und hinterem Rahementeil (1,3) mindestens aus einem um eine Querachse des Fahrrads schwenkbaren Drehgelenk (5) besteht. Die Querachse ist deckungsgleich mit einer Tretlagerachse. Die Lenkeinrichtung besteht mindestens aus einer das Vorderrad (2) tragenden Gabel aus zwei Gabelrohren (6) und einer Gabelbrücke (7), aus einer Lenkstange (12) und aus einem die Lenkstange (12) und die Gabelbrücke verbindenden Lenker-

rohr (13). Die Gabelbrücke (7) ist so gestaltet, daß in Längsrichtung des Fahrrads, in einer Stellung der Lenkeinrichtung für Geradeausfahrt, ein Versatz vorhanden ist zwischen den Längsachsen der Gabelrohre (6) und der Längsachse des Lenkerrohrs. Das bewirkt, daß bei einem Einschlagwinkel der Lenkeinrichtung von neunzig Grad zwischen den Gabelrohren (6) und einer Fahrradmittenebene ein Abstand vorhanden ist, der es erlaubt, daß das Hinterrad (4) beim Schwenken des hinteren Rahementeils (3) um die Querachse mitgeschwenkt werden kann, ohne die Gabelrohre (6) zu berühren.



EP 0 965 517 A3

BEST AVAILABLE COPY



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 99 10 8751

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE									
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.CI.8)						
A	DE 93 09 353 U (JUNG STEPHAN) 19. August 1993 (1993-08-19) * Zusammenfassung; Abbildungen 1,5 *	1	B62K15/00						
D,A	DE 37 01 803 A (BOGEN ULRICH) 4. August 1988 (1988-08-04) * Zusammenfassung; Abbildungen *	1							
A	GB 2 296 224 A (PARRY MALCOLM GRAHAM) 26. Juni 1996 (1996-06-26) * Zusammenfassung; Abbildungen 1-3 *	1							
RECHERCHIERTE SACHGEBiete (Int.CI.8)									
B62K									
<p>Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;">Recherchenort</td> <td style="width: 33%;">Abschlußdatum der Recherche</td> <td style="width: 33%;">Prüfer</td> </tr> <tr> <td>DEN HAAG</td> <td>14. August 2000</td> <td>Wagner, H</td> </tr> </table>				Recherchenort	Abschlußdatum der Recherche	Prüfer	DEN HAAG	14. August 2000	Wagner, H
Recherchenort	Abschlußdatum der Recherche	Prüfer							
DEN HAAG	14. August 2000	Wagner, H							
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument							

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 99 10 8751

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
Diese Angaben dienen nur zur Orientierung und erfolgen ohne Gewähr.

14-08-2000

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
DE 9309353	U	19-08-1993	DE	4420987 A		12-01-1995
DE 3701803	A	04-08-1988	DE	3864818 A		17-10-1991
			WO	8805394 A		28-07-1988
			DK	520988 A		19-09-1988
			EP	0348397 A		03-01-1990
			JP	2501914 T		28-06-1990
			US	5125678 A		30-06-1992
GB 2296224	A	26-06-1996		KEINE		